

DOCUMENTO N° 4 NORMATIVA



CONTROL DE APROBACIÓN DOCUMENTAL		
TÍTULO INFORME/DOCUMENTO:		
PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR		
CÓDIGO	FECHA	REVISIÓN
PT.020438.100707.Doc. 5_Normativa-V01	MARZO-2011	01
Realizado por:	Ignacio Diez Naranjo/Virginia Fuentes Montes	05/07/2013
Revisado por:	Alicia Blázquez Díaz	06/07/2013
Aprobado por:	Pablo Ramos Trujillo	07/07/2013

ÍNDICE

CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES4

ARTÍCULO 1. NATURALEZA Y OBJETO DEL PLAN.....4

ARTÍCULO 2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN.....4

ARTÍCULO 3. EFICACIA DEL PLAN4

ARTÍCULO 4. CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN4

ARTÍCULO 5. INTERPRETACIÓN DEL PLAN.....4

CAPÍTULO II. NORMAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.....5

ARTÍCULO 6. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE.....5

ARTÍCULO 7. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS SUELOS.....5

ARTÍCULO 8. PROTECCIÓN DE LAS AGUAS Y DEL SISTEMA HIDROLÓGICO5

ARTÍCULO 9. PROTECCIÓN ACÚSTICA5

ARTÍCULO 10. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.....6

ARTÍCULO 11. TRATAMIENTO Y GESTIÓN DE RESIDUOS6

ARTÍCULO 12. LOCALIZACIÓN DE ZONAS AUXILIARES.....6

ARTÍCULO 13. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD, FLORA Y FAUNA.....6

ARTÍCULO 14. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA6

ARTÍCULO 15. MEDIDAS PARA LA CORRECTA ILUMINACION7

ARTÍCULO 16. MEDIDAS PARA REDUCIR LOS EFECTOS NEGATIVOS SOBRE EL SUELO AGRÍCOLA.....7

ARTICULO 17. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.....7

CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO8

ARTÍCULO 18. ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO8

ARTÍCULO 19. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO8

ARTÍCULO 20. PROTECCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO.....8

ARTÍCULO 21. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO9

ARTÍCULO 22. ZONA DE PROTECCIÓN 10

ARTÍCULO 23. LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN 10

ARTÍCULO 24. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS. 10

ARTÍCULO 25. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO TENERIFE SUR..... 12

ARTÍCULO 26. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON AMBITOS PORTUARIOS DE INTERES GENERAL Y CON LA ZONA DE DOMINO PUBLICO MARITIMO-TERRESTRE..... 15

ARTÍCULO 27. AUTORIZACIONES..... 15

ARTÍCULO 28. SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES..... 16

ARTÍCULO 29. CONDICIONES DE LAS OBRAS AUTORIZADAS 16

ARTÍCULO 30. CONDICIONES APLICABLES A ORDENACIONES COLINDANTES.. 16

CAPÍTULO IV. INTERACCIÓN CON EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO..... 18

ARTÍCULO 31. DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR..... 18

ARTÍCULO 32. DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS..... 18

ARTÍCULO 33. DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DEL TREN DEL SUR..... 18

ARTÍCULO 34. DECLARACIÓN DE RESERVA 19

ARTÍCULO 35. DECLARACIÓN DEL SISTEMA GENERAL INSULAR DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS..... 19

ARTÍCULO 36. CALIFICACIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A INFRAESTRUCTURAS DE CARÁCTER PÚBLICO 19

ARTÍCULO 37. DE LAS ESTACIONES O INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE UBICADOS EN LA LÍNEA DEL TREN DEL SUR..... 19

ARTÍCULO 38. OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES 20

ARTÍCULO 39. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENTORNO DE LAS ESTACIONES..... 20

ARTÍCULO 40. EN RELACION CON LOS BARRANCOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS HIDRAULICAS 20

DISPOSICIONES TRANSITORIAS 21

DISPOSICIÓN FINAL 21

Plano 1: PLANEAMIENTO: ZONA DE LIMITACIONES DE USOS
 Plano 2: PLANEAMIENTO: CRITERIOS DE ZONA DE DOMINIO PÚBLICO EN AUTOPISTA TF-1
 Plano 3: SERVIDUMBRES AERÓDROMO Y RADIOELECTRICAS RD 2061/2004, DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR
 Plano 4: SERVIDUMBRES DE ORPERACION DE LAS AERONAVES RD 2061/2004, DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR
 Plano 5: SERVIDUMBRES AERONAUTICAS RD 2025/1976, DEL AEROPUERTO TENERIFE NORTE.
 Plano 6: SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DEL AEROPUERTO TENERIFE SUR

CAPÍTULO I. NORMAS GENERALES

ARTÍCULO 1. NATURALEZA Y OBJETO DEL PLAN

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras, redactado al amparo de lo previsto en el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, también de lo redactado en la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, y en desarrollo del artículo 3. 3. 3. 8, apartado 6.d) del Plan Insular de Ordenación de Tenerife, aprobado definitivamente mediante Decreto 150/2002, de 16 de octubre.

Tiene por objeto planificar la implantación de transporte ferroviario con el fin de proporcionar un servicio de transporte público que satisfaga la actual demanda de movilidad y su futuro incremento a medio y largo plazo.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO TERRITORIAL DEL PLAN

El presente Plan tiene como ámbito territorial el denominado corredor del Sur que une los núcleos de Santa Cruz de Tenerife y Costa Adeje, tal como aparece en el plano nº 1.1 del Documento nº 3 Cartografía.

ARTÍCULO 3. EFICACIA DEL PLAN

Las determinaciones del presente Plan al formularse en desarrollo del Plan Insular de Tenerife tendrán la consideración de normas de aplicación directa (NAD) y, por ello, carácter vinculante en todo lo relativo al establecimiento de reservas de terrenos para el establecimiento de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, normas de protección de las mismas, condiciones para la ejecución de las obras, la calificación urbanística de los terrenos circundantes y las medidas a adoptar para facilitar la multimodalidad o adaptar la planificación territorial y urbanística al contenido del Plan, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 22.5 y 23.4 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

En lo que se refiere al Aeropuerto de Tenerife Sur y su zona de servicio, prevalecerán las determinaciones del artículo 166.2 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, el artículo 8 del Real Decreto 2591/1998 de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, y el Plan Director del Aeropuerto.

ARTÍCULO 4. CONTENIDO DOCUMENTAL DEL PLAN

El presente plan se halla integrado por los siguientes documentos:

- Documento nº 1. Memoria Informativa.
- Documento nº 2. Memoria de Ordenación.
- Documento nº 3. Cartografía.
- Documento nº 4. Normativa.
- Documento nº 5. Programación y Estudio Económico Financiero
- Documento nº 6. Informe de Sostenibilidad Ambiental

ARTÍCULO 5. INTERPRETACIÓN DEL PLAN

La interpretación del presente Plan compete al Cabildo de Tenerife, y, en su caso, a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, sin perjuicio de las facultades del Gobierno Canario y de las funciones del Poder Judicial.

La interpretación del Plan y los supuestos de conflictos entre documentos, se resolverán con arreglo a los principios del artículo 3 del Código Civil, y teniendo en cuenta que el texto de la Normativa prevalecerá sobre la documentación gráfica.

En el caso del Aeropuerto de Tenerife Sur y de su Zona de Servicio la interpretación del Plan no podrá suponer nunca interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



CAPÍTULO II. NORMAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

ARTÍCULO 6. PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE

En la fase de construcción se adoptarán medidas preventivas para reducir las emisiones de polvo, incluyendo humidificar y cubrir los materiales almacenados y transportados, utilizar equipos de perforación con captadores de partículas, asfaltar los caminos de acceso a la obra, etc.

Se adoptarán, asimismo, las medidas necesarias para reducir la contaminación producida por la emisión de gases, tales como el correcto mantenimiento de la maquinaria utilizada.

ARTÍCULO 7. PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS SUELOS

Con objeto de evitar alteraciones sobre el medio natural en zonas situadas fuera del ámbito de las actividades de obra, se procederá a jalonar el perímetro de actividad de obra. Este perímetro abarcará la totalidad de elementos auxiliares y caminos de servicio. Los jalonamientos se realizarán por la línea de expropiación, manteniendo la permeabilidad territorial de la zona.

Durante la ejecución de las obras se recuperará la capa superior de tierra vegetal para su posterior utilización en las superficies que sea preciso revegetar, así como terraplenes, caminos de servicio de uso temporal y superficie de falsos túneles.

ARTÍCULO 8. PROTECCIÓN DE LAS AGUAS Y DEL SISTEMA HIDROLÓGICO

Con el fin de proteger las aguas y el sistema hidrológico de la posible contaminación derivada de la ejecución de las obras y explotación del ferrocarril, se adoptarán las siguientes medidas:

- Formulación de planes y medidas de emergencia para los vertidos accidentales durante las obras.
- Depuración de las aguas residuales de la zona de oficinas y vestuarios. Para ello se instalará una fosa séptica.
- Colocación de cunetas de drenaje perimetrales por el margen de la zona de instalaciones para evacuar las aguas generadas en las mismas y conducir las hasta las arquetas de retención de grasas y las balsas de decantación.
- Construcción de arquetas de retención grasas que eliminarán los aceites, combustibles, pinturas, etc., y desaguarán en las balsas de decantación.

- Seguimiento analítico de las aguas procedentes de la balsa de decantación para evitar posibles vertidos contaminantes sobre la red de drenaje natural de la zona.
- Adopción de medidas de prevención del riesgo de dinámica de vertientes: refuerzo de taludes, utilización de mallas metálicas de seguridad, evitar los movimientos de tierra en épocas de lluvias.
- Adopción de medidas en las zonas de riesgo de avenidas: estudios hidráulicos, estudios de drenaje, limpieza, mantenimiento y encauzamientos de cauces, señalización específica.

ARTÍCULO 9. PROTECCIÓN ACÚSTICA

Con el fin de reducir en todo lo posible las molestias derivadas del ruido generado en la fase de obras se adoptarán las siguientes medidas protectoras:

- Limitación de actividades ruidosas durante el período nocturno.
- Utilización exclusiva de maquinaria que cumpla las Directivas Europeas en materia de limitación de niveles de potencia sonora.
- Todas y cada una de las máquinas y vehículos utilizados en la obra deberán haber superado favorablemente las Inspecciones Técnicas de Vehículos que les sean de aplicación dentro de los plazos legales establecidos.
- Para la realización de voladuras deberán manejarse los explosivos fraccionando la pega, eliminando al máximo el cordón detonante y colocándolo bien continuado y atacado.
- Para reducir el ruido generado por el paso del ferrocarril en la fase de explotación se instalarán todas aquellas medidas que se determinen en el correspondiente EsIA, en donde el trazado ferroviario ha sido definido con precisión y evaluando adecuadamente las emisiones acústicas y las medidas dispuestas para su reducción en las zonas urbanas donde el nivel de ruido supere los estándares de calidad acústica legalmente establecidos.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



ARTÍCULO 10. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

Para la protección de los recursos arqueológicos que pudieran existir en la zona donde va a implantarse la infraestructura ferroviaria deberán adoptarse las siguientes medidas preventivas para los yacimientos arqueológicos:

- a) Los movimientos de tierra asociados al desbroce, preparación del terreno, desmontes, etc., deberán ser supervisados por un equipo de especialistas.
- b) En caso de que durante las remociones del terreno se identifique algún yacimiento, se procederá a realizar sondeos y excavaciones arqueológicas mediante procedimiento de urgencia.
- c) Se llevarán a cabo las excavaciones de urgencia en extensión necesaria para compensar la posible destrucción o grave alteración que puedan sufrir los bienes culturales identificados a raíz de las intervenciones previas (prospección, sondeos). Se trata de excavaciones "de salvamento" que permiten documentar los yacimientos que serán destruidos por las obras.
- d) Se procederá al jalonamiento de aquellos yacimientos susceptibles de ser afectados por las actividades o actuaciones llevadas a cabo durante la fase de obra, para evitar su afección. Por lo tanto, queda prohibida la instalación de parques de maquinaria o cualquier actividad aneja a la obra en estas áreas, procediendo a jalonar aquellos yacimientos que, por cercanía a la obra principal y demás actuaciones colindantes, pudieran verse afectados.

ARTÍCULO 11. TRATAMIENTO Y GESTIÓN DE RESIDUOS

El proyecto para la ejecución de la obra incluirá un estudio de gestión de los residuos producidos en el que se evalúen las cantidades previstas de las distintas clases de residuos y se determine el uso y destino que debe darse a los mismos, implantándose un sistema de separación que garantice en cualquier caso la disposición o reutilización de los mismos en los términos previstos en la legislación vigente.

En las instalaciones de obra se construirán balsas de decantación, así como una arqueta desengrasante en las instalaciones auxiliares en cada uno de los tajos de obras diseñadas para el control de sedimentos arrastrados por la lluvia y de posibles vertidos contaminantes.

ARTÍCULO 12. LOCALIZACIÓN DE ZONAS AUXILIARES

La localización de zonas auxiliares que sea preciso ocupar bien para la construcción de las obras, bien para la explotación y mantenimiento de la infraestructura, se seleccionará mediante criterios de aptitud ambiental, accesibilidad y posición

estratégica. Una vez concluidas las obras y acondicionada, en su caso, la superficie para su destino definitivo se procederá a su integración ambiental mediante la restauración de las formas y la vegetación de los taludes perimetrales.

ARTÍCULO 13. PROTECCIÓN DE LA BIODIVERSIDAD, FLORA Y FAUNA

Durante la ejecución de la obra, los Espacios Naturales Protegidos y las Áreas de Protección Ambiental 1 definidas por el PIOT deberán ser delimitadas con el objetivo de que no se afecten a los valores ambientales.

Se tendrá en cuenta la afección a los Hábitats de Interés Comunitario en donde se aplicarán las medidas protectoras necesarias que procuren la conservación de los elementos de la flora y vegetación con sensibilidad ambiental y, en caso de que sean necesarias su ocupación se deberá llevar a cabo su restauración ambiental.

Previo a la obra, se identificarán y jalonarán aquellas áreas en donde las formaciones vegetales son relevantes en donde se aplicarán las medidas protectoras necesarias y en caso de que sea necesaria su afección directa, se deberán llevar a cabo tareas de restauración ambiental.

Se realizará un estudio de fauna que permita diseñar y adoptar todas las medidas necesarias para la protección de la fauna durante la fase de obra y de explotación del Tren del Sur

ARTÍCULO 14. MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

Todas las medidas de integración paisajística se agruparán en un proyecto de integración ambiental y paisajística cuyo principal objetivo será la prevención de posibles impactos, la minimización de los producidos y garantizar la integración de las actuaciones del plan.

Todas las medidas de restauración de suelo y vegetación, taludes, movimientos de tierra, deberán adaptarse a las características paisajísticas y visuales del entorno.

La localización de las instalaciones auxiliares y los acopios de materiales necesarios serán objeto de labores de restauración paisajística cuando finalice el funcionamiento de las mismas.

En la fase de operación se llevarán a cabo todas las medidas necesarias de control y mantenimiento destinados a la mejora paisajística (acondicionamiento de los túneles, revegetaciones, etc.).



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



ARTÍCULO 15. MEDIDAS PARA LA CORRECTA ILUMINACION

Debido a que los mayores impactos sobre el medio se producirán por la producción de destellos y deslumbramientos, siendo estos de manera puntual por el tren y de manera permanente por el alumbrado nocturno inadecuado (ya que si no está debidamente instalado, produce destellos innecesarios, que en algunos casos pueden ser hasta peligrosos, creando áreas de sombra y produciendo desperdicio energético por iluminación hacia otros lugares no necesarios), y sobre la calidad nocturna para las observaciones astronómicas y el disfrute general de la noche, se deberán utilizar luminarias recomendadas por el Instituto Astrofísico de Canarias (ver Ley 31/1988, de Protección de la calidad Astronómica) y que en todo caso que la emisión de la luz sea, al menos 20° por debajo de la horizontal.

ARTÍCULO 16. MEDIDAS PARA REDUCIR LOS EFECTOS NEGATIVOS SOBRE EL SUELO AGRÍCOLA

Con el objetivo de compensar las pérdidas por suelo agrícola, se propone que en la fase de proyecto constructivo, se realice un estudio específico de la capacidad de uso para la agricultura de los terrenos afectados por la ocupación de la infraestructura férrea en los que será fundamental identificar los suelos de alta capacidad agrícola. El objetivo de este estudio es analizar la posibilidad de extracción de este suelo y su localización en otra zona para su uso y explotación para fines agrícolas de tal forma que se beneficien principalmente los propietarios afectados por las expropiaciones.

Del mismo modo, también se llevará a cabo un estudio acerca de la posibilidad de que los vertederos y préstamos utilizados para la ejecución de la obra, una vez restaurados, se pongan a disposición de los propietarios afectados.

Se valorará, asimismo, la posibilidad de rehabilitar suelo agrícola abandonado o con poca capacidad de uso para la agricultura de tal forma que con diversas acciones de mejora se pueda recuperar este suelo para el cultivo.

ARTICULO 17. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Se redactará el obligatorio programa de vigilancia ambiental para el seguimiento de actuaciones, control de impactos, control de la ejecución y eficacia de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el Estudio de Impacto Ambiental, y control de adopción de las condiciones que establezca la Declaración de Impacto Ambiental, cuando esta se formule.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión, tanto en la fase de obras como durante la fase de explotación, siguiendo los criterios establecidos en el apartado Vigilancia Ambiental correspondiente del Estudio de Impacto Ambiental."



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



CAPÍTULO III. NORMAS PARTICULARES DEL SISTEMA FERROVIARIO

ARTÍCULO 18. ZONIFICACIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

El sistema ferroviario comprenderá las siguientes zonas:

1. Zona de viales ferroviarios: incluyendo la plataforma de la vía, superestructura, carriles y contra carriles, traviesas y material de sujeción, obras civiles tales como puentes, viaductos, obras de paso y túneles.
2. Zona de instalaciones ferroviarias: los dispositivos, los aparatos y los sistemas que permiten el servicio ferroviario y las edificaciones que los albergan. Son instalaciones ferroviarias las de electrificación, las de señalización y seguridad y las de comunicaciones. Entre las instalaciones de electrificación se encuentran la línea aérea de contacto y las subestaciones y las líneas de acometida energética, entre las de señalización y seguridad, los sistemas que garanticen la seguridad en la circulación de trenes, y, entre las de comunicaciones, las de telecomunicaciones fijas y móviles. También se incluye la galería de servicios que alberga diversas instalaciones.
3. Zona de servicio ferroviario: incluirá las estaciones y terminales, con sus espacios de estacionamiento y de intercambio multimodal, así como los terrenos necesarios para la ejecución de infraestructuras ferroviarias y para la realización de las actividades propias del explotador de la infraestructura ferroviaria, los destinados a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen el desarrollo del servicio ferroviario.

ARTÍCULO 19. CONDICIONES GENERALES DE USO DEL SISTEMA FERROVIARIO

Los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán la delimitación de los terrenos previstos en el presente plan para la implantación del sistema ferroviario y establecerán las reservas y condiciones necesarias para evitar su ocupación, el incremento del valor de los terrenos y edificaciones previo a la expropiación de los mismos, así como la implantación en sus proximidades de usos incompatibles.

En las zonas afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur y de Tenerife Norte prevalecerán las alturas máximas derivadas de la aplicación de las mismas, que no debe sobrepasar ninguna construcción (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.) modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que a juicio de la autoridad competente se demuestre que no se compromete la seguridad

ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.

En las áreas incluidas dentro de las zonas de seguridad de las instalaciones radioeléctricas toda construcción o modificación temporal o permanente de la constitución del terreno, de su superficie o de los elementos que sobre ella se encuentren precisará el previo consentimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Asimismo será precisa dicha autorización previa para la implantación de cualquier instalación de emisores radioeléctricos que pudieran dar origen a radiaciones electromagnéticas perturbadoras del normal funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas. Dado que las Servidumbres Aeronáuticas constituyen limitaciones legales al derecho de propiedad en razón de la función social de esta, la resolución que a tales efectos se evacue no generará ningún tipo de derecho a indemnización. Igualmente, conforme lo previsto en el artículo 16 del decreto 584/72 de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por el Real Decreto 297/2013 de 26 de abril, si una vez instalado el emisor o dispositivo, se localizaran en el fuentes perturbadoras de normal funcionamiento de la instalación radioeléctrica aeronáutica, la autoridad aeronáutica competente civil o militar lo comunicará al propietario, quien vendrá obligado, a sus expensas, a reducir los efectos perturbadores a límites aceptables para dicha autoridad competente, o a eliminarlo si fuera necesario y en el plazo que ésta señale.

Los planes urbanísticos o territoriales que desarrollen el contenido del presente Plan Territorial y que afecten a la Zona de Servicio del Aeropuerto de Tenerife Sur, instalaciones de navegación aérea, o a sus espacios circundantes sujetos a las Servidumbres Aeronáuticas establecidas o a establecer, deberán ser remitidos antes de su aprobación inicial a la Dirección General de Aviación Civil para que sean informados conforme a lo indicado en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, acompañados, en caso necesario, de estudio aeronáutico de seguridad, sin que puedan aprobarse definitivamente los planes que no acepten las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, en lo que afecte a las competencias exclusivas del Estado.

Tal y como se recoge en la Ley de Costas, este Plan territorial contiene la declaración expresa de que cumple las disposiciones de la ley de Costas y de las normas generales y específicas que se dicten para su desarrollo y aplicación.

ARTÍCULO 20. PROTECCIÓN DEL SISTEMA FERROVIARIO

Para la protección del sistema ferroviario se establecen las siguientes delimitaciones:

1. Zona de dominio público: comprende los terrenos ocupados por la línea ferroviaria y una franja de terreno de ocho metros a cada lado de la plataforma, medida en horizontal y perpendicularmente al eje de la misma,



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



desde la arista exterior de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa el canal de servicios la distancia de ocho metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria, extendiéndose siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano por el correspondiente planeamiento urbanístico, la mencionada franja de terreno será de cinco metros.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de viaducto, la zona de dominio público se extenderá a la franja de terreno comprendida entre las proyecciones verticales sobre el terreno de los extremos de la estructura que se trate. Excepcionalmente en los casos de viaductos, la expropiación y en consecuencia la configuración del dominio público podrá limitarse a los terrenos ocupados por los cimientos de los soportes de las estructuras y a una franja de un metro, como mínimo, alrededor. El resto de los terrenos afectados quedará sujeto a la imposición de las servidumbres de paso necesarias para garantizar el adecuado funcionamiento y explotación del sistema ferroviario.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel o túnel, la determinación de la zona de dominio público se extenderá a la superficie de los terrenos necesarios para asegurar la conservación y el mantenimiento de la obra, de acuerdo con las características geotécnicas del terreno, su altura sobre aquellos y la disposición de sus elementos, tomando en cuenta circunstancias tales como su ventilación y sus accesos.

2. Zona de protección: consiste en una franja de terreno a cada lado de la línea ferroviaria, delimitada interiormente por la zona de dominio público y, exteriormente, por dos líneas paralelas situadas a treinta metros de las aristas exteriores de la explanación; en el margen de la línea ferroviaria junto al cual se sitúa la autopista la distancia de treinta metros se medirá desde el borde exterior de la plataforma ferroviaria.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano o con uso industrial por el correspondiente planeamiento urbanístico, las mencionadas líneas paralelas se situarán a ocho metros.

En el margen de la explanación ferroviaria donde se sitúa el canal de servicios, la zona de protección se extenderá siempre, como mínimo, hasta la arista exterior de la explanación.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel, la zona de protección se extenderá a la franja de terreno comprendida entre dos líneas paralelas situadas a ocho metros de las proyecciones verticales sobre el terreno de los extremos de la estructura del falso túnel.

3. Límite de la edificación: consistente en sendas líneas a ambos lados de la línea ferroviaria a una distancia de treinta y cinco metros, de la arista exterior más próxima de la plataforma, medidos horizontalmente a partir de la mencionada arista.

En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano o con uso industrial por el correspondiente planeamiento urbanístico, la mencionada distancia será de veinte metros.

En aquellos tramos en los que la infraestructura ferroviaria se desarrolle en forma de falso túnel la línea límite de edificación será coincidente con el borde de la zona de protección.

El límite de edificación deberá ser siempre exterior a la zona de protección. Cuando la línea límite caiga dentro de la zona de protección, el límite de edificación se fijará en el borde exterior de la zona de protección.

Sin perjuicio de que por razones de interés público se acuerde con los órganos competentes en materia de infraestructuras que comparten el mismo espacio territorial unas distancias diferentes a las anteriores manteniendo los requisitos de seguridad necesarios para el funcionamiento de aquellas.

ARTÍCULO 21. ZONA DE DOMINIO PÚBLICO

En la zona de dominio público sólo podrán realizarse obras e instalaciones, previa autorización del Cabildo de Tenerife, cuando sean necesarias para la prestación del servicio ferroviario o cuando la prestación de un servicio público o de un servicio o actividad de interés general así lo requiera. Excepcionalmente y por causas debidamente justificadas, podrá autorizarse el cruce de la zona de dominio público, tanto aéreo como subterráneo, por obras e instalaciones de interés privado.

En ningún caso se autorizarán obras o instalaciones que puedan afectar a la seguridad de la circulación ferroviaria, perjudiquen la infraestructura ferroviaria o impidan su adecuada explotación.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



ARTÍCULO 22. ZONA DE PROTECCIÓN

1. En la zona de protección no podrán realizarse obras ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad del tráfico ferroviario, previa autorización, en cualquier caso, del Cabildo de Tenerife. Éste podrá utilizar o autorizar la utilización de la zona de protección por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la línea ferroviaria. En particular, podrá hacerlo para cumplir cualquiera de los fines siguientes:

- a) Encauzar y canalizar aguas que ocupen o invadan la línea ferroviaria.
- b) Depositar temporalmente, apartándolos de la vía, objetos o materiales que se encuentren sobre la plataforma de la línea ferroviaria y constituyan peligro u obstáculo para la circulación.
- c) Estacionar temporalmente material móvil que no resulte apto para circular, por avería u otra causa.
- d) Establecer conducciones vinculadas a servicios de interés general, si no existieran alternativas al trazado de las mismas.
- e) Almacenar temporalmente maquinaria, herramientas y materiales destinados a obras de construcción, reparación o conservación de la línea ferroviaria o de sus elementos funcionales e instalaciones.
- f) Aprovechar, para uso exclusivo del ferrocarril, recursos geológicos, previa la obtención, en su caso, de las autorizaciones que correspondan.
- g) Establecer temporalmente caminos de acceso a zonas concretas de la línea ferroviaria que requieran las obras de construcción, reparación o conservación de la línea y de sus elementos funcionales e instalaciones o el auxilio en caso de incidencia o accidente.
- h) Acceder a puntos concretos de la línea ferroviaria en caso de incidencia o accidente.
- i) Integrar, en zonas urbanas, el ferrocarril mediante obras de urbanización derivadas del desarrollo del planeamiento urbanístico

2. Podrán realizarse cultivos agrícolas en la zona de protección, sin necesidad de autorización previa, siempre que se garantice la correcta evacuación de las aguas de riego y no se causen perjuicios a la explanación, quedando prohibida la quema de rastrojos.

3. En las construcciones e instalaciones ya existentes podrán realizarse, exclusivamente, obras de reparación y mejora, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquéllas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios. En todo caso, tales obras requerirán la previa autorización del Cabildo de Tenerife, el cual podrá establecer las condiciones en las que deban ser realizadas, sin perjuicio de los demás permisos o autorizaciones que pudieran resultar necesarios en función de la normativa aplicable.

4. Serán indemnizables la ocupación de la zona de protección y los daños y perjuicios que se causen por su utilización, con arreglo a lo establecido en la Ley de Expropiación Forzosa.

ARTÍCULO 23. LÍNEA LÍMITE DE LA EDIFICACIÓN

1. En el espacio comprendido entre la línea límite de edificación y la línea ferroviaria se prohíbe cualquier tipo de obra de edificación, reconstrucción o de ampliación, a excepción de las que resulten imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las que existieran a la entrada en vigor del presente Plan. Igualmente, queda prohibido el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación, sin perjuicio de la posible existencia de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

2. En la zona comprendida dentro de la línea límite de edificación el Cabildo de Tenerife podrá autorizar las siguientes obras:

- a) Obras de conservación y mantenimiento de las edificaciones existentes.
- b) Colocación de instalaciones provisionales fácilmente desmontables y ejecución de viales, aparcamientos en superficie, isletas o zonas ajardinadas anexas a edificaciones.

ARTÍCULO 24. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON OTRAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.

No obstante lo prevenido en los artículos anteriores, la escases del territorio insular y la necesidad de compartirlo con otra infraestructura, la autopista del sur y sus futuras ampliaciones, hace necesario, una vez aprobado por el Pleno del CIT el Plan Territorial PTEOITS, que el proyecto constructivo se redacte a la escala conveniente y teniendo en cuenta lo siguiente:

1. El trazado de la nueva infraestructura ferroviaria deberá adaptarse a los siguientes criterios de separación mínima entre las explanaciones de las autopistas insulares y de la futura infraestructura ferroviaria (ver plano 2 de la Normativa):



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



- a) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que las autopistas se encuentren consolidadas y con la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación.

En este caso se prevé una separación entre explanaciones de plataformas de 16m, de dominio público (8m correspondientes a la autopista en cuestión y 8m a la plataforma del tren). Dentro de los 8 m de dominio público del tren del sur se ubicará la galería o canal de servicios prevista en el presente Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur (PTEOITS). Asimismo, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria. De esta forma, la plataforma ferroviaria quedaría encuadrada entre el tronco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fueran necesarias ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.

En el caso en que no exista una jerarquía viaria clara entre las vías de servicio de la autopista y el viario de carácter local, las vías de servicio de la autopista se desarrollarán en la zona de dominios públicos existente entre la plataforma ferroviaria y viaria, reponiendo la vía municipal anexa a la plataforma ferroviaria, de manera que esta plataforma quede encuadrada entre la vía de servicio de la TF-1 y la vía municipal y asegure la funcionalidad de ambas vías, sin que existan conexiones innecesarias entre ellas.

- b) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista sea mayor de 1.500 metros.

En este caso se prevé una separación mínima de 23m entre la plataforma actualmente existente de la correspondiente autopista y la plataforma ferroviaria. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m para la introducción de un tercer carril en la mencionada autopista.
- 2,5 m de arcén correspondientes al arcén exterior.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.
- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

Al igual que en el criterio anterior, las vías de servicio de la autopista correspondiente se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la plataforma ferroviaria, quedando la plataforma ferroviaria encuadrada entre el tronco ampliado de la correspondiente autopista y las vías de servicio que fueran necesarias ejecutar para asegurar la funcionalidad de la mencionada autopista y la conexión con los núcleos poblados que pudieran existir en los alrededores.

- c) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista esté comprendida entre 1.500 y 1.000 metros.

Este criterio considera una separación mínima entre la plataforma ferroviaria y la plataforma de la autopista de 27m. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m de un tercer carril.
- 4 m de un carril de conexión entre ramales de entrada/salida de los enlaces situados de forma consecutiva en la autopista con una distancia de separación entre los mismos mayor de 1.000 m y menos de 1.500m.
- 2,5 m correspondientes al arcén exterior de la plataforma de la autopista ampliada.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.
- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

- d) De aplicación en zonas en las que el trazado del tren se desarrolle junto a zonas en las que la autopista correspondiente se encuentre consolidada pero sin la plataforma ampliada a un mínimo de tres carriles por sentido de circulación y en las que las distancias entre enlaces consecutivos de la autopista sea menor de 1.000 metros.

Este criterio considera una separación mínima entre la plataforma ferroviaria y la plataforma de la autopista de 27m. Esta distancia corresponde a la suma de:

- 3,5 m para la introducción del tercer carril.
- 2,5 m correspondientes al arcén exterior.
- 1 m para la incorporación de una berma exterior, en la que ubicar elementos de señalización de la autopista.
- 8 m de dominio público de la autopista en cuestión.



- 8 m de dominio público del tren. En esta franja de terreno irá ubicada la galería o canal de servicios que se prevé en el presente PTEOITS.

En este caso, en el que los accesos a la autopista se encuentran situados a una distancia menor de 1.000 m, es necesario disponer una vía colectora/distribuidora definida como una calzada con sentido único de circulación, sensiblemente paralela a la carretera principal y separadas físicamente de ella, cuyo objeto es independizar de dicha carretera principal las zonas de conflicto que se originan en tramos con salidas y entradas consecutivas de ramales de enlace muy próximas, pero sin dar servicio a las propiedades o edificios colindantes.

En esta vía colectora/ distribuidora se desarrollará a partir del borde exterior de la explanación de la plataforma ferroviaria, opuesto al borde exterior colindante con la zona de dominio público compartido entre la autopista correspondiente y la propia plataforma ferroviaria.

A su vez y para poder dar servicio a las propiedades, edificios o núcleos poblaciones colindantes con los enlaces las vías de servicio de la correspondiente autopista se desarrollarán fuera del dominio público exterior de la vía colectora/distribuidora, quedando la plataforma ferroviaria encuadrada entre el tronco ampliado de la autopista en cuestión y la mencionada vía colectora/distribuidora.

2. Las distancias mínimas expresadas en el punto 1 de este precepto, podrán reducirse en puntos localizados, por condicionantes del desarrollo urbano existente en los márgenes de la autopista del sur.
3. El diseño de la reposición de los enlaces que se vean afectados por la implantación de la nueva estructura ferroviaria, se realizará de forma coordinada con las administraciones afectadas, de manera que se garantice su funcionalidad y seguridad a la hora de compatibilizar ambas infraestructuras.
4. Se asegurará la continuidad del entramado urbano en la entrada a Santa Cruz de Tenerife por la zona del recinto ferial. Para ello el trazado del tren del sur será soterrado entre la parada del Intercambiador de guaguas de Santa Cruz de Tenerife y el lado suroeste del Palmetum.
5. En los túneles de Güimar la separación entre la plataforma ferroviaria y la explanación de la autopista TF-1, tendrá en cuenta la posible ampliación de aquellos, de forma que sea factible alojar los tres carriles del sentido Santa Cruz de Tenerife-Las Américas.

6. Se prestará especial atención durante la redacción del proyecto constructivo a la viabilidad del trazado propuesto en relación a los desvíos de tráfico a realizar durante la construcción del sistema ferroviario, para lo cual se emplearán criterios similares a los utilizados durante las obras de ampliación de la TF-1.

No es objeto de este plan regular las distancias ocupadas por los derrames de la explanación de la futura infraestructura ferroviaria ni de las futuras ampliaciones de la autopista TF-1, siendo necesario para ello realizar los correspondientes estudios geológicos y geotécnicos, los cuales, en el caso de la infraestructura ferroviaria, forman parte del contenido de los proyectos constructivos que desarrollen el presente plan.

ARTÍCULO 25. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON EL AEROPUERTO TENERIFE SUR.

Con objeto de no interferir en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria, se establece que:

1. El trazado del Tren del Sur que discurre por la Zona de Servicio Aeroportuaria deberá realizarse preferentemente en su totalidad bajo tierra. Las bocas de los túneles y las de evacuación se localizarán fuera del Sistema General Aeroportuario, salvo que previo acuerdo con Aena Aeropuertos, S.A. e informe favorable de la Dirección General de Aviación Civil, puedan localizarse en el interior del mismo sin interferir en las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo o incidir en la seguridad de las operaciones.
2. Las zonas de Servidumbres Ferroviarias no supondrán determinaciones que interfieran en la gestión o en las actuaciones programadas de ampliación del aeropuerto, ni tampoco en las competencias estatales en materia de aeropuertos de interés general.
3. En relación con la Zona de Servicio Aeroportuaria del Aeropuerto de Tenerife Sur, dada la existencia de un solape entre el Ámbito Territorial Especial y la Zona de Servicio Aeroportuaria que figura en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur, a fin de coordinar las actuaciones contempladas por dichos instrumentos de ordenación, con posterioridad a la aprobación del presente plan se suscribirá un Convenio con Aena Aeropuertos, S.A. en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas. Asimismo, los proyectos constructivos que contemplen actuaciones incluidas o que afecten a la Zona de Servicio Aeroportuaria en el Plan Director, previamente a su ejecución deberán contar con el visto bueno de la Entidad Pública Empresarial Aena Aeropuertos, S.A., a fin de verificar la adecuada integración de ambos Sistemas de transporte y, en



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



particular, el cumplimiento del contenido del mencionado Convenio que haya de suscribirse.

4. En relación con las Servidumbres Aeronáuticas, parte del ámbito del Plan Territorial Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Tenerife Sur, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción asociada a la implantación del sistema ferroviario previsto (incluidos todos sus elementos como catenarias, antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, etc.), así como el gálibo de viario o vía férrea, salvo que quede acreditado, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves, de acuerdo con las excepciones contempladas en el Decreto 584/1972, en su actual redacción.

Igualmente conforme a lo dispuesto en los artículos 30 y 31 del Decreto 584/1972, en su actual redacción, los proyectos constructivos relativos a construcciones, instalaciones o plantaciones a instalar en zonas afectadas por las servidumbres aeronáuticas, requerirán autorización previa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En el caso de que las instalaciones y edificaciones del Plan Territorial vulneren las superficies limitadoras de obstáculos, conforme a lo establecido en el Decreto 584/1972, en su actual redacción, los proyectos constructivos adjuntarán los correspondientes estudios aeronáuticos de seguridad o de apantallamiento que acrediten que las actuaciones contempladas no comprometen la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves. En estos supuestos, los proyectos constructivos requerirán previamente a su aprobación de expresa resolución favorable de carácter excepcional emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de acuerdo con las excepciones contempladas en el mencionado Real Decreto.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 10 del citado Decreto 584/1972, modificado por el Real Decreto 297/2013, la superficie comprendida dentro de la proyección ortogonal sobre el terreno del área de servidumbres de aeródromo de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife-Norte queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud la Agencia Estatal de Seguridad (AESA) podrá prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas. Dicha posibilidad se extenderá a los usos del

suelo que faculden para la implantación o ejercicio de dichas actividades, y abarcará, entre otras:

- Las actividades que supongan o lleven aparejada la construcción de obstáculos de tal índole que puedan inducir turbulencias.
- El uso de luces, incluidos proyectores o emisores laser que puedan crear peligros o inducir a confusión o error.
- Las actividades que impliquen el uso de superficies grandes y muy reflectantes que puedan dar lugar a deslumbramiento.
- Las actuaciones que puedan estimular la actividad de la fauna en el entorno de la zona de movimientos del aeródromo.
- Las actividades que den lugar a la implantación o funcionamiento de fuetes de radiación no visibles o la presencia de objetos fijos o móviles que puedan interferir el funcionamiento de los sistemas de comunicación, navegación y vigilancia aeronáuticas o afectarlos negativamente.
- Las actividades que faciliten o lleven aparejada la implantación o funcionamiento de instalaciones que produzcan humo, nieblas o cualquier otro fenómeno que suponga un riesgo para las aeronaves.
- El uso de medios de propulsión o sustentación aéreos para la realización de actividades deportivas, o de cualquier otra índole.

La ejecución de cualquier construcción, instalación (postes, antenas, aerogeneradores-incluida las palas-, medos necesarios para la construcción (incluidas las grúas de construcción y similares)) o plantación, en las zonas del PTEOI afectadas por las Servidumbres Aeronáuticas de los Aeropuertos Tenerife-Norte y Tenerife Sur, requerirá acuerdo favorable previo de la Agencia estatal de Seguridad Aérea (AESA), conforme los artículos 30 y 31 del Decreto 584/72 modificado por Real Decreto 297/2013

5. En cuanto a la utilización de grúas u otro tipo de maquinaria o elementos para la construcción del trazado del futuro Tren del Sur, y bajo en el supuesto de que las obras constructivas tengan lugar antes de que la nueva pista esté operativa y los nuevos equipos estén prestando servicio:

- Para los tramos en superficie entre los puntos kilométricos 507+200 y 505+200 y entre los puntos kilométricos 502+500 y 419+500, la maquinaria no deberá superar en más de 17,0 m la cota MSL de rasante de cada punto. En caso de precisarse maquinaria de dimensiones mayores, deberá notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la Dirección de Desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, las características y el tipo de maquinaria a emplear, para proceder a un nuevo cálculo.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



- En el tramo entre los puntos kilométricos 505+200 y 502+500, en caso de necesitarse maquinaria o elementos en superficie, también deberá notificarse a la División de Navegación y Vigilancia de Aena, a través de la Dirección de desarrollo Aeroportuario e Integración Territorial, las características y el tipo de maquinaria a emplear, para proceder al estudio de afección correspondiente.
- Será necesario de notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de las obras de construcción del tren del sur, con la finalidad de conocer a partir de qué momento la afección de la nueva infraestructura quedará registrada en las inspecciones de vuelo que se realizasen periódicamente.
- Igualmente será necesario notificar al gestor aeroportuario y/o al proveedor de servicios de Navegación Aérea, la finalización de la construcción de las edificaciones e instalaciones ubicados en los diferentes tramos que lo requieran del tren del sur, para su publicación en las cartas correspondientes del AIP, si así se estima que es necesario, conforme a la normativa aplicable
- En los tramos comprendidos entre los P.K. 506+600 y 506+280 y entre los P.K. 418+600 y 416+800 no se podrá ejecutar la infraestructura ferroviaria sin pronunciamiento expreso favorable de AESA, tras el análisis de ENAIRE. A tales efectos, el Anteproyecto, Proyecto de Obra o documento equivalente se deberá remitir a AESA para su informe.
- En caso de que las limitaciones y requisitos impuestos por AESA no permitan que se lleven a cabo las construcciones o instalaciones previstas por el PTE de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur, no se generará ningún tipo de derecho a indemnización por parte del Ministerio de Fomento, ni del gestor aeroportuario ni del prestador de los Servicios de Navegación Aérea.
- El convenio que deberá suscribirse con Aena (según artículo 25.3) deberá recoger las condiciones anteriores.

6. Normativa sectorial aplicable:

- Ley 48/60, de 21 de julio (BOE nº176 de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (BOE nº312, de 30 de diciembre).
- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE nº162, de 8 de julio).
- Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre (BOE nº276, de 18 de noviembre).
- Artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social (BOE nº315, de 31 de diciembre).
- Decreto 584/72, de 24 de febrero (BOE nº69, de 21 de marzo) de servidumbres aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de

19 de agosto (BOE nº204, de 25 de agosto), y por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº118, de 17 de mayo).

- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, de Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio (BOE nº292, de 7 de diciembre) modificado por Real Decreto 297/2013, de 26 de abril (BOE nº 118, de 17 de mayo).
- Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las nuevas servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Tenerife (BOE nº210, de 1 de septiembre).
- Real Decreto 2061/2004, de 11 de Octubre (BOE nº 254, de 19 de octubre), por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Tenerife Sur.
- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre (BOE nº254, de 23 de octubre), por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Orden FOM/926/2005, de 21 de marzo (BOE nº88, de 13 de abril), por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general.
- Orden del Ministerio de la Presidencia de 5 de septiembre de 2001 por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife-Norte (BOE nº219, de 12 de septiembre)
- Orden FOM/634/2002, de 14 de marzo, por la que se aprueba el plan director de Tenerife Sur (BOE nº71, de 23 de marzo)
- Orden FOM/550/2004, de 27 de febrero, por la que se complementan las previsiones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Sur en cuanto a la ampliación del campo de vuelos (B.O.E. nº54, de 3 de marzo).

El trazado ferroviario se encuentra condicionado por la explotación aeroportuaria y sujeto a posibles variaciones y adecuaciones a las exigencias tanto de Aena Aeropuertos, S.A. como de la Dirección General de Aviación Civil. La adaptación del recorrido ferroviario derivado de los condicionantes particulares de Aena Aeropuertos, S.A. y la Dirección General de Aviación Civil con respecto tanto del trazado como con las posibles ubicaciones de la terminal aeroportuaria, no se considerará una modificación sustancial del documento y no supondrá la tramitación de una modificación del presente Plan Territorial.

El PTEOI recoge tanto las Servidumbres Aeronáuticas establecidas por el R.D. 2061/2004, de 11 de octubre RD 2025/1967, de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife Sur (planos 3 y 4 de la presente Normativa), así como las Servidumbres Aeronáuticas establecidas por el R.D. 2025/1976, de 30 de julio, de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto Tenerife Norte (plano 5 Normativa).



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



ARTÍCULO 26. CONFLUENCIA DE LA LÍNEA FERROVIARIA CON AMBITOS PORTUARIOS DE INTERES GENERAL Y CON LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO MARITIMO-TERRESTRE.

1. Los puertos de Interés General son competencia exclusiva de la Administración del Estado, por lo que todas las propuestas recogidas en el presente PTEOI que afecten a terrenos pertenecientes al ámbito portuario de Interés General tendrán el carácter de recomendaciones.

Tanto durante la fase de obra del proyecto del tren como en la fase de explotación se deberá de garantizar la compatibilidad de la infraestructura con la actividad portuaria que se desarrolla en la zona de la Hondura y con las instalaciones de carga y descarga existentes. Además se deberá considerar y asumir la reposición tanto de los servicios afectados como posibles concesiones afectadas otorgadas por la Autoridad Portuaria, así como la ampliación del cargadero de la Hondura y de cualquier otro atraque que pudiera verse afectado.

A fin de coordinar todas las actuaciones contempladas deberá suscribirse un Convenio con la Autoridad Portuaria de S/C de Tenerife en relación con el Proyecto de Obra del ferrocarril que garantice el cumplimiento de la legislación vigente.

2. En la ordenación y gestión del Dominio Público Marítimo-Terrestre y sus zonas de servidumbre, será de aplicación la Ley 22/88 de Costas (Títulos II y III), su reglamento de desarrollo y el Estatuto Internacional del Mar en tanto las medidas previstas afecten a espacios de la plataforma continental regulados por dicha legislación. Cualquier actuación que se lleve a cabo en el litoral deberá contar con la colaboración de la Demarcación de Costas y ajustarse a lo dispuesto en la legislación sectorial.

Igualmente aquellos tramos a lo largo del trazado, que se encuentren afectados parcialmente por la zona de servidumbre de protección, deberá tenerse en cuenta que, en cualquier caso, dichas actuaciones deberán contar con la correspondiente autorización del órgano competente.

ARTÍCULO 27. AUTORIZACIONES

1. Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles se requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife. Lo dispuesto en este apartado se entiende sin perjuicio de cualesquiera otras autorizaciones o licencias que resulte necesario obtener con arreglo a la normativa urbanística o sectorial que resulte de aplicación.

2. La autorización para realizar obras o actividades en las zonas de dominio público y de protección podrá recoger las medidas de protección que, en cada caso, se consideren pertinentes para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a sus elementos funcionales, a la seguridad de la circulación, a la adecuada explotación de aquélla y al medio ambiente, así como la construcción de cerramientos y su tipo. En particular, se observarán las siguientes normas:

- a) Plantaciones de arbolado: queda prohibida la plantación de arbolado en zona de dominio público, si bien podrá autorizarse en la zona de protección siempre que no perjudique la visibilidad de la línea férrea y de sus elementos funcionales, ni origine inseguridad vial en los pasos a nivel. El Cabildo de Tenerife podrá ordenar su tala, no obstante, si, por razón de su crecimiento o por otras causas, el arbolado llegase a determinar una pérdida de visibilidad de la línea ferroviaria o afectase a la seguridad vial en pasos a nivel.
- b) Talas de arbolado: las talas de arbolado se autorizarán, exclusivamente, en la zona de protección y se denegarán sólo cuando la tala pueda perjudicar la infraestructura ferroviaria por variar el curso de las aguas, por producir inestabilidad de taludes o por otras causas que lo justifiquen.
- c) Tendidos aéreos: no se autorizará el establecimiento de nuevas líneas eléctricas de alta tensión dentro de la superficie afectada por la línea límite de edificación. Las líneas eléctricas de baja tensión, las telefónicas y las telegráficas podrán autorizarse en la zona de protección siempre que la distancia del poste a la arista de pie de terraplén o de desmonte no sea inferior a vez y media su altura. Esta distancia mínima se aplicará también a los postes de los cruces a distinto nivel con líneas eléctricas.

En el caso de cruces a distinto nivel con líneas eléctricas, el gálibo fijado será suficiente para garantizar, entre la línea ferroviaria, electrificada o no, y la línea eléctrica con las que se cruce, el cumplimiento de las condiciones establecidas en la reglamentación de líneas eléctricas de alta y baja tensión.

Las torres precisas para la prestación de servicios de telecomunicaciones por las empresas habilitadas para ello, podrán ser instaladas, previa autorización del Cabildo de Tenerife, dentro de la zona de dominio público y de protección siempre que la distancia mínima entre la base de la infraestructura y la arista exterior de la plataforma sea superior a una vez y media la altura de aquéllas

- d) Conducciones subterráneas: queda prohibida su construcción en la zona de dominio público salvo que, excepcionalmente y de forma justificada, no existiendo otra solución técnica factible, se autoricen para la prestación de un servicio de interés general, como la travesía de poblaciones. Asimismo, cuando no exista alternativa de trazado, se podrán autorizar en la zona de protección,



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



las conducciones subterráneas correspondientes a la prestación de servicios públicos de interés general y las vinculadas a éstos, situándolas, en todo caso, lo más lejos posible de la línea ferroviaria.

- e) Obras subterráneas: dentro de la zona de protección, no se autorizarán las obras que puedan perjudicar el ulterior aprovechamiento de la misma para los fines a que está destinada.
- f) Movimientos de tierras y explanaciones: se podrán autorizar en la zona de protección, siempre que no sean perjudiciales para la infraestructura ferroviaria o su explotación.
- g) Muros de sostenimiento de desmontes y terraplenes: su construcción podrá ser autorizada dentro del tercio de la zona de protección más próximo a la zona de dominio público y también, con carácter excepcional, en la zona de dominio público siempre que quede suficientemente garantizado que la misma no es susceptible de ocasionar perjuicios a la infraestructura ferroviaria.

En estos casos, se deberá presentar al Cabildo de Tenerife, junto con la solicitud, un proyecto en el que se estudien las consecuencias de su construcción en relación con la explanación, la evacuación de aguas pluviales y su influencia en la seguridad de la circulación.

3. Las actuaciones en las zonas a que se refiere el epígrafe 1 del presente artículo en terrenos sujetos a servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a las limitaciones derivadas de dichas servidumbres y las autorizaciones correspondientes se otorgarán sin perjuicio de la necesidad de obtener previamente cualesquiera autorizaciones o informes favorables prevea la legislación aeronáutica.

ARTÍCULO 28. SUSPENSIÓN O MODIFICACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES

1. Las autorizaciones otorgadas con arreglo a los artículos anteriores podrán ser objeto de modificación o suspensión, temporal o definitiva, en cualquier momento y sin que ello dé derecho a indemnización alguna, en los siguientes casos:

- a) Si resultare la actuación incompatible con normas de seguridad aprobadas con posterioridad.
- b) Si produjera daños en el dominio público.
- c) Si impidiera la utilización del dominio público para actividades de interés público.

d) Si se requiriera para la ampliación, mejora o desarrollo de las infraestructuras ferroviarias.

2. El procedimiento para modificar o suspender la autorización se iniciará de oficio o a instancia de parte y será instruido por el Cabildo de Tenerife.

3. En todo caso y antes de dictar resolución, se dará audiencia a los afectados con el fin de que puedan formular cuantas alegaciones convengan a su derecho.

ARTÍCULO 29. CONDICIONES DE LAS OBRAS AUTORIZADAS

1. Las obras o instalaciones autorizadas se iniciarán y finalizarán dentro de los plazos que determine la propia autorización o, en su caso, su prórroga, y se inspeccionarán por el Cabildo de Tenerife.

2. No se podrán iniciar las obras sin que el Cabildo de Tenerife haya extendido un acta de conformidad al replanteo. A estos efectos, el interesado pondrá en su conocimiento la fecha de iniciación de las obras, con una antelación mínima de diez días. Caso de que se aprecien desviaciones respecto del proyecto presentado o de las condiciones impuestas en la autorización, podrán paralizarse las obras hasta que se corrijan aquéllas, sin perjuicio de la instrucción del expediente sancionador que, en su caso, proceda.

3. Las obras se ejecutarán de acuerdo con el proyecto presentado y, en su caso, con las condiciones impuestas en la autorización, sin interrumpir ni dificultar la circulación por la línea ferroviaria. El titular de la autorización deberá reponer, a su cargo, los elementos de la infraestructura ferroviaria que resulten dañados por la ejecución de las obras, restituyéndolos a las condiciones anteriores de seguridad, funcionalidad y estética.

4. El titular de la autorización pondrá en conocimiento del Cabildo de Tenerife la terminación de las obras, con una antelación mínima de diez días. El Cabildo de Tenerife extenderá un acta de conformidad o, en su caso, hará constar los reparos que considere oportunos, concediendo el plazo necesario para su subsanación. El acta de conformidad de las obras llevará implícito el permiso de utilización de lo construido, sin perjuicio de las licencias de ocupación o uso que puedan resultar exigibles.

ARTÍCULO 30. CONDICIONES APLICABLES A ORDENACIONES COLINDANTES

1. Vallado: En el área delimitada por la zona de dominio público y la línea límite de edificación sólo se podrán autorizar cerramientos totalmente diáfanos sobre

piquetes sin cimientado de fábrica. La reconstrucción de cerramientos existentes se hará con arreglo a las condiciones que se impondrían si fueran de nueva construcción, salvo las operaciones de mera reparación y conservación.

Cuando resulte necesario el retranqueo de cerramientos por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías u otros motivos de interés público, se podrán reponer en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia a la arista exterior de la explanación, garantizándose, en todo caso, que el cerramiento se sitúa fuera de la zona de dominio público y que no resultan mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad de la circulación ferroviaria.

2. Cruces: No se permiten los cruces a nivel. Las obras correspondientes a cruces subterráneos que se autoricen se ejecutarán de forma que produzcan las menores perturbaciones posibles a la circulación, dejarán la explanada y la vía en sus condiciones anteriores, y tendrán la debida resistencia, fijándose, por el Cabildo de Tenerife, la cota mínima de resguardo entre la clave del paso subterráneo y la rasante de la plataforma ferroviaria. Salvo justificación suficiente, no se autorizarán cruces a cielo abierto, debiéndose efectuar el cruce mediante mina, túnel o perforación mecánica subterránea. También se podrán utilizar para el cruce las obras de paso o desagüe de las líneas ferroviarias, siempre que se asegure el adecuado mantenimiento de sus condiciones funcionales y estructurales.

3. Urbanizaciones y equipamientos públicos, como hospitales, centros deportivos docentes y culturales, colindantes con la infraestructura ferroviaria. Además de cumplir las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la instalación, las edificaciones deberán quedar siempre en la zona de protección sin invadir la línea límite de edificación. Dentro de la superficie afectada por dicha línea no se autorizarán más obras que las necesarias para la ejecución de viales, aparcamientos, isletas o zonas ajardinadas.

4. Instalaciones industriales, agrícolas y ganaderas. Además de las condiciones que, en cada caso, sean exigibles según las características de la explotación, se impondrán condiciones específicas para evitar las molestias o peligros que la instalación, o las materias de ella derivadas, puedan producir a la circulación, así como para evitar perjuicios al entorno medioambiental de la infraestructura ferroviaria.

5. Pasos elevados. Los estribos de la estructura no podrán ocupar la zona de dominio público, salvo expresa autorización del Cabildo de Tenerife. Cuando la separación de las vías lo permita se podrán ubicar pilares entre ambas, siempre que la anchura de ésta sea suficiente para que no representen un peligro para la circulación, dotándolas, en su caso, de un dispositivo de contención de vehículos.

El gálibo sobre la calzada, tanto durante la ejecución de la obra como después de ella, será fijado por el Cabildo de Tenerife.

Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

6. Pasos subterráneos. La cota mínima de resguardo entre la parte superior de la obra de paso y la rasante de la plataforma de la línea ferroviaria será fijada por el Cabildo de Tenerife.

7. Las características de la estructura deberán tener en cuenta la posibilidad de ampliación o variación de la línea ferroviaria en los próximos veinte años.

8. Vertederos. No se autorizarán en ningún caso.

9. La ejecución de obras y la implantación de usos en las zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas deberán ajustarse a los condicionantes derivados de las mismas.

10. Cualquier tipo de edificación u obra descrita en los puntos anteriores sobre un túnel o elementos enterrados pertenecientes al sistema ferroviario requerirá la previa autorización del Cabildo de Tenerife, en dicha autorización se recogerán las medidas de protección que, en su caso, se consideren oportunas para evitar daños y perjuicios a la infraestructura ferroviaria, a la seguridad de la circulación y a la adecuada explotación del servicio.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



CAPÍTULO IV. INTERACCIÓN CON EL PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

ARTÍCULO 31. DE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TREN DEL SUR.

1. El PTEOITS establece el ámbito territorial donde se ubicarán las infraestructuras y equipamientos necesarios para la implantación y explotación del Tren Santa Cruz – Costa Adeje, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.3.3.8, apartado 6-D del PIOT y con lo que se establece en estas normas.

2. A este plan se incorporarán como anexos que lo desarrollan o ejecutan y forman parte del mismo:

- a) El estudio informativo que comprende el análisis y la definición, en aspectos tanto geográficos como funcionales, de las opciones de trazado y la selección de la alternativa más recomendable como la solución propuesta.
- b) El proyecto básico que es la parte del proyecto de construcción que contiene los aspectos geométricos del mismo, así como la definición concreta de los bienes y derechos afectados.
- c) El proyecto constructivo que establece el desarrollo completo de la solución adoptada en relación con la necesidad del establecimiento de la línea ferroviaria del tren del sur, con el detalle necesario para hacer factible su construcción y posterior explotación.

Los proyectos constructivos determinarán el trazado preciso de la infraestructura, referenciando su eje dentro de los límites establecidos en el presente Plan para la línea límite de edificación, pudiéndose desviar de dicho margen en una longitud que no supere el 5% de la longitud total del trazado. Los cambios de esta naturaleza no supondrán la tramitación de una modificación del presente Plan Territorial.

3.- De acuerdo con lo prevenido en el artículo 23 de la Ley de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias el PTEOITS se aprueba como plan de desarrollo del PIOT y en consecuencia las determinaciones referidas a la localización o condiciones de las infraestructuras contenidas en el mismo tienen carácter vinculante para el resto de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento. Asimismo tal y como establece el artículo 22.5 del Decreto Legislativo 1/2000 de 8 de mayo, los planes territoriales habrán de recoger las determinaciones que hubieran establecido los Planes y Normas de espacios Protegidos, y desarrollarlas si así lo hubieran establecido éstas.

4.- Las especificaciones contenidas en este plan y en su desarrollo o ejecución por los proyectos constructivos aprobados para cada actuación del sistema ferroviario y sus servicios accesorios para la explotación, prevalecerán sobre el planeamiento

urbanístico municipal cuando supongan modificación del mismo, sin perjuicio de la posterior adaptación de dicho planeamiento por los correspondientes Ayuntamientos

ARTÍCULO 32. DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS

Los bienes y derechos, afectados por el trazado ferroviario y sus servicios complementarios, necesarios para la explotación del sistema respecto de los cuales proceda su expropiación u obtención como zona de dominio público:

- a) Quedarán declarados de utilidad pública por la aprobación del presente Plan, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 44.1 TRLOTENC, declarándose asimismo la necesidad de su ocupación.
- b) El procedimiento de tasación conjunta de conformidad con lo dispuesto en la legislación aplicable (legislación en materia de expropiación forzosa; artículos 29 y 30.1 del Texto refundido de la Ley del suelo, aprobado por Real Decreto legislativo 2/2008; y artículos. 129.1, 130 y 159.1 del Texto refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo).
- c) Siendo en todo caso de aplicación preferente al respecto lo dispuesto en el art.6 de la Ley del Sector Ferroviario Terrestre.

ARTÍCULO 33. DE LOS COMPONENTES DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA DEL TREN DEL SUR.

Forman parte de la infraestructura ferroviaria del tren del Sur, además de los que figuran en el artículo 17 de esta norma y en consecuencia, se entenderán incluidas en este plan:

- a) La totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación, los talleres de reparación de material rodante y los depósitos o garajes de máquinas de tracción. También se encuentran entre dichos elementos los terrenos, las estaciones (exclusivas o intermodales), las terminales de carga, las obras civiles y los pasos a nivel.
- b) Las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la señalización de las líneas y al alumbrado.
- c) La electrificación, la transformación y el transporte de la energía eléctrica para el servicio, así como la generación mediante sistemas alternativos, cuando la energía resultante se dedique en su mayor parte al autoconsumo.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



- d) Los edificios anexos, las galerías de servicio que discurran a lo largo del trazado y cualesquiera otras instalaciones que por su naturaleza o destino le sean propias y, en su caso, así fueren declaradas por órgano competente.

ARTÍCULO 34. DECLARACIÓN DE RESERVA

1. Con el fin de garantizar el establecimiento de las infraestructuras previstas por este plan se declara la expresa reserva de los terrenos e instalaciones que resulten afectados, por el mismo o sus modificaciones o por cualquiera de los proyectos que lo desarrollen.
2. La presente declaración de reserva comporta la declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación de los terrenos que se definan como bienes y derechos afectados en los correspondientes instrumentos de ordenación y proyectos.

ARTÍCULO 35. DECLARACIÓN DEL SISTEMA GENERAL INSULAR DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.

1. Los terrenos en los que se prevea implantar la infraestructura ferroviaria, se califican por este plan como sistema general ferroviario o equivalente. Los instrumentos de planeamiento que pudieran afectar a aquellos no podrán incluir determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de la infraestructura ferroviaria (entendiéndose por éste el órgano de gestión de la infraestructura).
2. Para la obtención de tales terrenos se estará a lo dispuesto en el artículo 32 de estas normas, en el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo; en el Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 183/2004; en el Texto refundido de la Ley de suelo, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008 y en las Leyes del Sector Ferroviario.

ARTÍCULO 36. CALIFICACIÓN DE LOS TERRENOS DESTINADOS A INFRAESTRUCTURAS DE CARÁCTER PÚBLICO

1. Los terrenos afectados por los documentos aprobados en desarrollo del presente Plan o el proyecto constructivo a que se hace referencia en las presentes normas, quedan vinculados a la realización de la respectiva infraestructura ferroviaria.
2. Para aquellos terrenos que tengan la clasificación de suelo rústico, se establece directamente la calificación de uso de infraestructura ferroviaria.

Asimismo se calificarán como suelo industrial necesario para la implantación de los terrenos adyacentes a Talleres y Cocheras del Tren industrias auxiliares y de servicios, de acuerdo con lo reflejado en los Planos y Memoria del presente Plan.

3. Los respectivos planes de desarrollo contemplarán dicha calificación obligatoriamente, no pudiendo establecer usos complementarios, salvo aquellos que sean auxiliares para la explotación del sistema ferroviario, y los que previamente hubieren sido acordados con el gestor de la infraestructura ferroviaria como compatibles con ésta.
4. Asimismo deberán categorizar tales terrenos como rústicos de protección de infraestructuras y de equipamientos, con independencia de la posibilidad contemplada en el artículo 55.b).5 TRLOTENC, de que la misma fuere compatible con otra categoría y sin perjuicio de la necesidad de acuerdo que se recoge en el punto anterior.

ARTÍCULO 37. DE LAS ESTACIONES O INTERCAMBIADORES DE TRANSPORTE UBICADOS EN LA LÍNEA DEL TREN DEL SUR

1. Las infraestructuras necesarias para las paradas del tren o intermodales de transportes, se desarrollarán a través del proyecto constructivo y eventualmente si así se entendiere necesario por la formulación de Planes Especiales o modificaciones del presente Plan Territorial, por parte del Cabildo Insular de Tenerife. En cualquier caso, prevalecerán sobre el planeamiento municipal aprobado cuando su contenido suponga la modificación del mismo, sin perjuicio de la posterior adaptación de dicho planeamiento por los correspondientes Ayuntamientos.
2. Los Planes Especiales, Revisión Parcial o Modificación del presente Plan Territorial se tramitarán de forma individual o conjunta, según convenga al ritmo de ejecución de la infraestructura, sin perjuicio del establecimiento de unos parámetros mínimos que garanticen la homogeneidad entre aquéllos, a la vez que faciliten la tramitación de los posteriores.
3. Formarán parte de los Planes Especiales todos o alguno de los documentos relacionados en los artículos 19 y 31, y tendrán un grado tal de detalle que permitirán la ejecución de la respectiva infraestructura, sin necesidad de la ulterior obtención de calificación territorial alguna.
4. La ubicación de futuros apeaderos ferroviarios se encuentra definida tanto en los Planos como en la Memoria de Ordenación del documento del Plan Territorial. Los apeaderos ferroviarios se desarrollarán dentro de la zona de dominio público por lo que su implantación no implica la afección a terceros. En cuanto a la definición y regulación de los diferentes accesos y estacionamientos, podrán ser los respectivos planes generales de los municipios afectados quienes deban de incorporar las



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



superficies y accesos necesarios para el desarrollo de los mismos, estimándose dichas necesidades en unos 10.000 m² por apeadero.

ARTÍCULO 38. OPERACIONES SINGULARES ESTRUCTURANTES

Con carácter de recomendación se propone introducir en la ejecución de algunas Operaciones Singulares Estructurantes los criterios que se indican a continuación:

- a) Frente marítimo de Santa Cruz-El Rosario: conseguir una permeabilidad transversal continuada a lo largo de toda la actuación. En especial, desde el punto en el que la línea ferroviaria cruza el Barranco del Muerto en su camino hacia Santa Cruz y el trazado se acerca a la costa, ya que se corre el riesgo de que el efecto barrera de la infraestructura anule el principal objetivo de recuperación y revalorización del frente marítimo costero de la capital.
- b) Intercambiador de Santa Cruz: coordinar el diseño de la estación, que se localiza dentro de la OSE, con el resto de los actores implicados en la planificación de la movilidad insular para conseguir una intermodalidad efectiva y funcional. Se deberá prestar especial atención para garantizar una segura relación peatonal transversal entre el Intercambiador y el Área Dotacional del Frente Marítimo.
- c) Plataforma Logística del Sur: las estaciones habrán de diseñarse con parámetros adecuados cuidando su ubicación, superficies y las condiciones de accesibilidad y diseño necesarias, tanto para la explotación ferroviaria como para la atención al viajero. Habrán de contemplarse, además, los espacios complementarios necesarios, garantizando así la accesibilidad al tráfico rodado.
- d) Complejo de Equipamientos de Rasca: facilitar el acceso al modo ferroviario en el punto más cercano a la actuación mediante sistemas alternativos y flexibles de transporte.
- e) Estructuración urbana del entorno de Cabo Blanco-Buzanada: diseñar los principales elementos de la estructura urbana y en concreto los ejes principales que reordenen su trama facilitando las conexiones con la estructura ferroviaria. Además, implantar un sistema de transporte eficaz con un mejor acceso a Los Cristianos y, concretamente, con la estación del Tren del Sur.
- f) Plan Especial de Ordenación del Casco antiguo de Los Cristianos: deberá hacer énfasis en la reordenación del transporte público urbano para acercar el servicio ferroviario al mayor número de usuarios posible y dichas conexiones deberán coordinarse con las sugeridas para el Complejo de Equipamientos de Rasca.

ARTÍCULO 39. CRITERIOS PARA LA ORDENACIÓN DEL ENTORNO DE LAS ESTACIONES

Con carácter de recomendación se propone que el planeamiento urbanístico, dentro del marco de aplicación de los criterios de sostenibilidad y crecimiento urbano concentrado que deben orientar el desarrollo urbano en el entorno de las estaciones, se ajuste a las siguientes pautas:

- a) Añaza: se deberá incluir la futura estación dentro del esquema básico de las estructuras del futuro Parque Tecnológico, así como la conexión de ésta con el resto del viario exterior e interior.
- b) San Isidro: El PGOU, que considera que sería esencial que la futura estación de San Isidro se diseñe de forma que en ella puedan desarrollarse funciones de intercambiador de transportes (líneas de guaguas y Tren del Sur) deberá localizar un aparcamiento público rotatorio en las proximidades de la estación, de forma que se favorezca el acceso.
- c) Los Cristianos: La futura estación se inscribe en una de las últimas piezas de Suelo Urbano vacantes en Los Cristianos, y lindará con las manzanas 22, 23 y 24 (Residencial Colectiva) del Plan Parcial "El Mojón de Los Cristianos", por lo que es deseable que en la estructura de estas piezas se incluyera al menos un aparcamiento público rotatorio, la reordenación del viario en las inmediaciones del intercambiador así como el soterramiento de la Avenida Chayofita frente a éste.
- d) Costa Adeje: El planeamiento deberá modificar la calificación y uso del suelo donde se inserta la estación, así como incluir un aparcamiento disuasorio y realizar las previsiones necesarias para poder construir y conectar la parada con el resto de los sistemas de transporte.

ARTÍCULO 40. EN RELACION CON LOS BARRANCOS Y LAS INFRAESTRUCTURAS HIDRAULICAS

Cualquier actuación en barranco o en sus márgenes se deberá adaptar a la legislación vigente en materia hidráulica y requerirá la previa autorización del Consejo Insular de Aguas de Tenerife.

Tanto durante la fase de obra del proyecto del tren como en la fase de explotación se deberá garantizar la compatibilidad de la infraestructura ferroviaria con la función estratégica de transporte de agua de los canales y conducciones, de modo que se garantice las funciones para las que han sido establecidas las mismas.

A fin de coordinar todas las actuaciones contempladas en relación con el Proyecto de obra del ferrocarril deberá establecerse con el Consejo Insular de Aguas de Tenerife



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



los mecanismos que garanticen la coordinación interadministrativa de modo que se garantice el cumplimiento de la legislación vigente en materia hidráulica.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- Las entidades municipales deberán proceder a adaptar el planeamiento urbanístico a las previsiones vinculantes de este Plan, en los términos previstos en el artículo 3, sin perjuicio de lo previsto en su segundo párrafo, en la primera revisión que se acometa del mismo con posterioridad a la entrada en vigor del presente Plan Territorial.

Segunda.- Las distancias establecidas para las zonas de protección y límite de edificación reguladas en la presente normativa, sólo serán de aplicación cuando el Ministerio de Fomento modifique las afecciones ferroviarias establecidas en la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y su reglamento de desarrollo, a iniciativa del Cabildo insular para el sistema ferroviario de la Isla de Tenerife, manteniendo el régimen jurídico establecido en la precitada normativa, hasta que se proceda a la autorización de la modificación de referencia.

DISPOSICIÓN FINAL

1.- La aprobación definitiva del Plan y la publicación de su normativa en el Boletín Oficial de Canarias producirá la obligatoriedad del cumplimiento de sus disposiciones, siendo nulas cualesquiera reservas de dispensación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44.1 del Real Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de los Espacios Naturales de Canarias.

2.- Este Plan producirá efectos desde el mismo día de su publicación con carácter definitivo en el Boletín Oficial de Canarias.



*Especial de
Ordenación
de Infraestructuras
del Tren del Sur*

NORMATIVA



PLANOS NORMATIVOS



Especial de
Ordenación
del Tren del Sur

NORMATIVA